



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4
प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 70]
No. 70]

नई दिल्ली, चुक्कास, मार्च 31, 2004/चैत्र 11, 1926
NEW DELHI, WEDNESDAY, MARCH 31, 2004/CHAITRA 11, 1926

महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकारण

अधिसूचना

मुम्बई, 26 मार्च, 2004

सं. टीएमपी/80/2003-टीपीटी.—महापत्रन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 49 द्वारा उद्देश शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकारण, एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार लंगरगाह में पोत के ठहरने के लिए लंगरगाह शुल्क का निर्धारण करने हेतु तृतीकोरन पत्रन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का अनुमोदन करता है।

आदेश

(मामला सं. 70 टीएमपी/80/2003-टीपीटी)

तृतीकोरन पत्रन न्यास (टीपीटी)

आवेदक

(मार्च, 2004 के 15वें दिन पारित किया गया)

यह मामला लंगरगाह में पोत के ठहरने के लिए लंगरगाह शुल्क निर्धारित करने हेतु तृतीकोरन पत्रन न्यास (टीपीटी) से प्राप्त एक प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1 टीपीटी ने प्रस्ताव में निम्नलिखित प्रमुख मुद्दों का उल्लेख किया है :—

- (i) वर्तमान दरों के मान में लंगरगाह में पोत के ठहरने के लिए कोई दर निर्धारित नहीं की गई है, यद्यपि ऐसे कुछ उदाहरण हैं, जब पोत किसी बर्थ या जेटटी में बिना रुके पत्तन सीमाओं के भीतर बेसिन के अंदर रुकते हैं, पत्तन के भीतर किसी क्षेत्र या लंगरगाह में बाज़ों के माध्यम से कार्गो प्रहस्तन करते हैं।
- (ii) इस पृष्ठभूमि में इसने लंगरगाह में ठहरने वाले पोतों के लिए लंगरगाह शुल्क निर्धारित करने का प्रस्ताव किया है। इसने स्पष्ट किया है कि वर्तमान प्रस्ताव का आशय अतिरिक्त आय अर्जित करना नहीं है, बल्कि आहाजों के लंगरगाह में अधिक अवधि तक रुकने को हतोत्साहित करना है।
- (iii) प्रस्तावित दर का परिकलन करने के लिए थेनर्झ और विशाखापट्टणम के निकटवर्ती पत्तनों में निर्धारित लंगरगाह शुल्क के साथ सुलना की गई है।

(ग) ऐसे पोत, जो मध्य धारा में पातालरण अथवा बाँजों के माध्यम से पत्तन में कार्गो प्रहस्तन करते हैं और उक्त प्रहस्तन के पुरा होने के 24 घण्टे के भीतर पत्तन सीमाओं से बाहर चले जाते हैं।

निर्धारित परामर्श प्रक्रिया के अनुसार टीपीटी का प्रस्ताव संबंधित प्रयोक्ता संगठनों का उनको टिप्पणियों के लिए अग्रेषित

किया गया था।

(vii) प्रयोक्ताओं से प्राप्त टिप्पणियों की एक प्रति एकीषीणी को पुनः सूचना / टिप्पणियों के लिए अग्रेषित की गई थी। इसके

तह पर द्वितीय प्रत्युत्तर में टीपीटी ने अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत की हैं। एकों के मुकाबले में द्वितीय प्रत्युत्तर का अधिक विवरण दिया गया है। इसके अनुसार टीपीटी ने अपनी टिप्पणियों को अपने विद्युत व्यवस्था के लिए अग्रेषित की गई थी।

इस मामले में एक संयुक्त सुनवाई दिनांक 19 फरवरी, 2004 को टीपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में टीपीटी और वित्तन प्रयोक्ताओं ने अपने विवारण व्यक्त किए थे।

इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यक्रमियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकार्डों में उपलब्ध हैं। प्राप्त टिप्पणियों और संबंधित पक्षों द्वारा प्रस्तुत तर्कों के उद्दरण संबंधित पक्षों को अलग से भेजे जाएंगे। ये विवरण हमारी वेबसाइट www.tariffauthority.org पर भी उपलब्ध हैं।

इस मामले की जांच-पड़ताल के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति उभरती है:—
टीपीटी के वर्तमान दरों के मान में लंगरगाह शुल्कों की कोई व्यवस्था नहीं है। इसलिए, यह प्रस्ताव टीपीटी में एक नया प्रभार लागू करने से संबंधित है। भले ही यह प्रभार टीपीटी में नया हो, लेकिन अनेक अन्य भारतीय पत्तनों में यह प्रभार नया, नहीं है, जहां पर पत्तन सीमाओं के भीतर आने वाली लंगरगाहों में पोतों के ठहरने पर प्रभार लगाने की प्रथा है। अन्य महापत्तनों में यह शुल्क विशेष तौर पर पहले अनुमोदित किया गया था। इसे देखते हुए, यह प्राधिकरण एक लंगरगाह शुल्क लागू करने के लिए टीपीटी के प्रस्ताव का अनुमोदन करने का इच्छुक है।

(ii) प्रयोक्ताओं ने प्रस्तावित शुल्क को इस प्रमुख कारण से चुनौती दी थी कि पत्तन लंगरगाहों में पोतों को कोई सेवाएं प्रदान नहीं करता। हालांकि, लंगरगाह स्थलों पर पत्तन द्वारा किसी पोत प्रचालन के लिए कोई प्रत्यक्ष सेवाएं प्रदान नहीं की जाती, लेकिन इस मुद्दे को इस दृष्टिकोण से देखना भी जरूरी है कि पत्तन का संरक्षक के रूप में एक उत्तरदायित्व है, जोकि निस्संदेह अधिसूचित पत्तन सीमाओं के भीतर संपूर्ण क्षेत्र पर लागू होता है, जिसमें उसके अधीन आने वाले लंगरगाह स्थल भी शामिल हैं। आईएसपीएस कोड के अनुसार अपेक्षित लंगरगाह स्थलों पर सुरक्षा संबंधी इसके उत्तरदायित्व के बारे में पत्तन का तर्क स्वीकार करना होगा। इसके अलावा, लंगरगाह स्थल पर अस्तव्यस्ता को हतोत्साहित करने की पत्तन की चिन्ता को हल्के तौर पर नहीं लिया जा सकता। पत्तन पोतों के लिए निःशुल्क पार्किंग स्थल नहीं हो सकते। यदि पोत लंगरगाह में रुकना चाहते हैं, तो उन्हें इसके लिए भुगतान करना होगा। इसके अलावा, जैसाकि टीपीटी ने उल्लेख किया है कि प्रस्तावित शुल्क से होने वाला राजस्व पत्तन संरक्षण पर होने वाले व्यय का कुछ भाग ही पूरा करेगा, जिसका अर्थ है कि अन्य संबंधित प्रमुख प्रश्नुल्क मर्दें इस भार को कुछ कम सीमा तक वहन करेंगी, चाहे यह मात्रा कम ही क्यों न हो। “प्रयोक्ता भुगतान करे” के सिद्धांत को ध्यान में अवश्य रखना होगा।

(iii) मुंबई पत्तन न्यास और मोरमुगांव पत्तन न्यास में विभिन्न लंगरगाह स्थलों के लिए निर्धारित लंगरगाह शुल्क अलग-अलग जीआरटी आधारित दरें हैं। तथापि, टीपीटी ने वर्तमान प्रस्ताव में प्रस्तावित लंगरगाह शुल्क को बर्थ किराया प्रभार के साथ संबद्ध किया है। इसने किसी बर्थ/जेटटी में स्थान ग्रहण किए बिना पोत के बंदरगाह के भीतर ठहरने के लिए लागू बर्थ किराया के 50% और अधिसूचित पत्तन सीमाओं के भीतर लेकिन बंदरगाह बेसिन से बाहर ठहरने के लिए लागू बर्थ किराया के 25% का प्रस्ताव किया है। पत्तन ने अपने प्रस्ताव के समर्थन में चेन्नई पत्तन न्यास(सीएचपीटी) और विशाखपट्टनम पत्तन न्यास(टीपीटी) में निर्धारित लंगरगाह शुल्क के संदर्भ का उल्लेख किया है। इस प्रसंग में यह उल्लेखनीय है कि सीएचपीटी में लंगरगाह शुल्क बर्थ किराया का 50% और 25% निर्धारित किया गया है; क्योंकि यह पत्तन और प्रयोक्ताओं के साथ एक सहमत प्रस्ताव था, जैसाकि सीएचपीटी द्वारा सूचित किया गया है। जैसाकि भारतीय नौवहन निगम (एससीआई) और तूतीकोरन स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन (टीएसए) ने सही उल्लेख किया है कि निर्णय केवल सीएचपीटी में विद्यमान दरों के आधार पर न करके, बल्कि इस संबंध में सभी महापत्तनों की स्थिति पर विचार करते हुए किया जाए। तथापि, टीपीटी द्वारा प्रस्तावित लंगरगाह शुल्क को कुछ महापत्तनों के लंगरगाह शुल्क की तुलना में अधिक पाया गया है, जोकि 20 दिन तक सामान्य कार्गो पोत के लिए विशाखापट्टनम

लौर कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा बर्थ किराए के 10% से 20% तक और कोलकाता पत्तन न्यास में बर्थ किराए के 25% के बीच इन अवस्थाओं के भद्रदेनजर अलग-अलग रहता है। अन्य महापत्तनों में विद्यमान स्थिति के मददेनजर यह प्राधिकरण बंदरगाह से भीतर पोत रह जाती है। कैठहरसने के लिए बर्थ किराए का 25% और बंदरगाह बैसिन के बाहर, लेकिन अधिसूचित पत्तन न्यासों के भीतर लंगरगाह शुल्क निर्धारित करने के लिए बर्थ किराए का 10% लंगरगाह शुल्क निर्धारित करने का इच्छुक है। यह केवल विशेष अवस्थाओं पर एक अलरिम व्यवस्था बनेगी। ठीपीटी को लंगरगाह की अवस्थिति, वहाँ पर उपलब्ध गहराई के संदर्भ में अलग-अलग रामराम खंभोधन जीआरटी आधारित करें। आपने दरों के मान के अगले सामान्य संशोधन के समय इसे बर्थ किराया प्रभारों से संबद्ध नहीं। किए बिना, प्रस्तावित करने का प्रसारण दिया जाता है।

किए बिना, प्रस्तावित करने का परामर्श दिया जाता है।

योगरागह में (पि) के उपत्तन ने अधीक्षा/जेलिएंटों की अनुपलब्धता के कारण लंगरगाह में पोत के ठहरने, पायलट के उत्तरने के बाद 24 घंटे तक हुएने के 24 घंटे वे सौकर्म्यके रस्तिए पोतलेको छोड़हरने और प्रचालन के पूरा होने के 24 घंटे के भीतर बाहर जाने वाले पोतांतरण प्रचालन छूट देने का प्रस्तावित किया गया है। उपत्तन ने कार्गी का लादान/उत्तराई और और कोलम्बो इकराने को सिलिए आलदीवे जैसे आने वाले या जाने वाले पोतों और कोलम्बो से आने वाले तथा जाने वाले पोत, जो 48 छूट प्रदान करने का प्राप्त घटे तक ठहरते हैं, ऐसनको लंगरगाह शुल्क लगाने से छूट प्रदान करने का प्रस्ताव किया है। ये छूट उपत्तन के वाणिज्यिक उत्तराई प्रस्तावित निर्णय के अधिकारी पर प्रस्तावित की गई हैं और चूंकि उपत्तन द्वारा प्रस्तावित छूटों पर किसी भी प्रयोक्ता ने कोई आपत्ति का लगानी दिया करने में नहीं उठाई है, इससिलिए इस प्राधिकरण को प्रस्ताव का अनमोदन करने में कोई आपत्ति नहीं है।

बहिंगामी राज्य(v) के दूसरी कोर्स स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन (टीएसए) ने बहिंगामी संचलन के दौरान लंगरगाह में पोतों के छहरने के मामले पर्ती को आ रही कठिनाई प्रक्रियाओं के लेखाकरण में स्टीमर एजेंटों को आ रही कठिनाई का उल्लेख किया है। जैसाकि पत्तन टीपीटी में पहली बारे में अस्तीति देखी किया है कि प्रस्तावित प्रभार भारत में टीपीटी में पहली बार लागू की जाने वाली कोई खास विशेषता नहीं लगाया जा रहा है नहीं है कि विधायक असेक अन्य पत्तनों पर पहले ही लगाया जा रहा है। फिर भी, उठाया गया मुद्दा पत्तन के अधीन की बीच इसका विश्लेषण नहीं है। परंतु पोत एजेंट और उसके स्वामी के बीच इसका समाधान किया जाना चाहिए।

प्रायः किंतु जानने के लिए सरिणामक्त और छिपका दिए गए कारणों तथा समग्र ध्यान दिए जाने के आधार पर यह प्राधिकरण टीपीटी के वर्तमान का अनुमोदन करवादीर्घी के मान में निम्नलिखित प्रविष्टि शामिल करने का अनुमोदन करता है : -

- लंगरगाह शाल्क अध्याय-|| - पोत संबद्ध प्रभार - अनसची ८। - लंगरगाह शाल्क

अ, लांचेज या अन्य 'पोते' (जहाजे यो स्टीमरूप्रस्थान करने वाले पोत, टर्ज, लांचेज या अन्य समुद्री क्राफ्ट) के अधिसूचित पत्तन सीमाओं मन्त्रिमंत्रिल प्रभार लंगर के भीतर सम्पत्ति में जल सीमाओं में ठहरने के लिए निम्नलिखित प्रभार लंगरगाह शल्क के रूप में द्वागाए जाएँ :-

रक्कम् तस्य० विवरण	लागू दर
द(i) के संबंदरसीहअबेसिनो के 4भीतज्जो किसी भी क्षेत्र में पोत के अनुसार ठालहरने के लिए, प्रोत्सिनकअकेले या दोहरे बैंकिंग द्वारा बर्थों/जेटिटयों में स्थान ग्रहण न किया हो ।	दरों के मान की अनुसूची 2.4.1. और 2.4.2 के अनुसार लागू वर्थ किराया प्रभारों का 25% ।
द(ii) के संबंदरसीहअबेसिनो के 4बाहरजौकिसी भी क्षेत्र और तृतीकोरन अनुसार अपतनन्त्यासारकी अधिसूचित पत्तन सीमाओं के भीतर पोत के ठहरने के लिए ।	दरों के मान की अनुसूची 2.4.1. और 2.4.2 के अनुसार लागू वर्थ किराया प्रभारों का 10% ।
टिप्पणी (3) के अनुलागू वर्थ किराया प्रभारोंमें अनुसूची 2.4.2. के नीचे टिप्पणी (4) के अनुसार वर्थों में घाट क्रेन का प्रावधान होने पर लागू छूट का घटक शामिल होगा ।	

४८

वहीं भौतिक उपर्युक्त लंगराह शल्क निम्नलिखित पोतों के संबंध में लाग नहीं होंगे :-

(i) मालदीव से आने वाले/को जाने वाले प्रतिवेदियों के संबंध में

जाने वाले कार्यालयों के सेवनकर्ता ईतिहासिक के लिए मालीदव से आने वाले/को जाने वाले पोतों के लिए कोई लंगरगाह प्रभार नहीं लगाए जाएंगे।

- (ii) कोलम्बो से आने वाले/को जाने वाले पोतों के संबंध में
 लंगरगाह में 48 घंटे से अधिक ठहरने पर कोलम्बो से आने वाले/को जाने वाले पोतों पर लंगरगाह प्रभार लागू होंगे। इस संबंध में उपलब्ध छूट इस प्रकार हैं :-
- (क) पोत के आगमन के समय से 48 घंटे से अधिक तक लंगरगाह का प्रयोग न करने वाले पोत और बर्थों/जेटियों की अनुपलब्धता के कारण 48 घंटे से अधिक तक प्रयोग करने वाले पोत ।
 - (ख) ऐसे पोत, जो किसी भी बर्थ/जेटी में कार्गो का लदान/उत्तराई करने के बाद और पायलिटिज कार्य पूरा होने पर पायलट के पोत से उत्तर जाने के पश्चात पत्तन जल सीमा में 48 घंटे से अधिक नहीं ठहरते हैं।
 - (ग) ऐसे पोत, जो मध्य धारा में पोतांतरण अथवा बाज़ों के माध्यम से पत्तन में कार्गो प्रहस्तन करते हैं और उक्त प्रहस्तन के पूरा होने के 48 घंटे के भीतर पत्तन सीमाओं से बाहर चले जाते हैं।
- (iii) अन्य पोतों के संबंध में
- (क) पोत के आगमन के समय से 24 घंटे से अधिक तक लंगरगाह का प्रयोग न करने वाले पोत और बर्थों/जेटियों की अनुपलब्धता के कारण 24 घंटे से अधिक तक प्रयोग करने वाले पोत ।
 - (ख) ऐसे पोत, जो किसी भी बर्थ/जेटी में कार्गो का लदान/उत्तराई करने के बाद और पायलिटिज कार्य पूरा होने पर पायलट के पोत से उत्तर जाने के पश्चात पत्तन जल सीमा में 24 घंटे से अधिक नहीं ठहरते हैं।
 - (ग) ऐसे पोत, जो मध्य धारा में पोतांतरण अथवा बाज़ों के माध्यम से पत्तन में कार्गो प्रहस्तन करते हैं और उक्त प्रहस्तन के पूरा होने के 24 घंटे के भीतर पत्तन सीमाओं से बाहर चले जाते हैं।

7.2 यह दर पहले लिये गए सामान्य नीतिगत निर्णय के अनुसार उच्चतम स्तर की होंगी और अनुमत्य छूटें निम्नतम स्तर तक की होंगी ।

7.3 दरों के मान में संशोधन भारत के राजपत्र में इस आदेश के अधिसूचित होने की तारीख से 30 दिने की समाप्ति के बाद से प्रभावी होंगी ।

अ.ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/IV/143/2003-असा.]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 26th March, 2004

No. TAMP/80/2003-TPT.—In exercise of the powers conferred by Section 49 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal of the Tuticorin Port Trust for fixation of anchorage fee for stay of vessel at anchorage as in the Order appended hereto.

1097 GI/04-2

ORDER

No. TAMP/80/2003-TPT

Tuticorin Port Trust

Applicant

(Passed on this 15th day of March 2004)

This case relates to a proposal received from the Tuticorin Port Trust (TPT) for fixation of anchorage fees for stay of vessels at anchorage.

2.1. The main points made by the TPT in the proposal are as follows:

- (i). The existing Scale of Rates does not prescribe any rate for stay of vessel at the anchorage though there are instances that vessels stay inside the basin within the port limits without occupying any of the berth or jetties, handle cargo at anchorage or any area within the port limit through barges, etc.
- (ii). In this backdrop, it has proposed to fix anchorage fees for vessels' stay anchorage. It has clarified that the instant proposal is not with a view to generate additional income but, to discourage ships from remaining at anchorage for long periods.
- (iii). Anchorage fee prescribed in the neighbouring ports of Chennai and Visakhapatnam has been compared to arrive at the proposed rate.

2.2. The proposal to levy anchorage fee was initially placed before the Board of Trustees of the TPT on 9 June 2003. Since some of the members of the Board representing Tuticorin Steamer Agents Association had raised objection, the Board resolved to review the proposal. Subsequently, the same proposal was approved by the Board of Trustees of the TPT on 22 October 2003, subject to certain modifications in the conditionalities.

2.3. The proposed anchorage fee is linked to the berth hire charge. Anchorage fee is proposed to be exempted in case a vessel stays at anchorage due to non-availability of berths, vessel stays for less than 24 hours after pilot disembarking and vessel engaged in transhipment which sail out after completion of operation within the specified time period. Apart from these, a few more exemptions are granted for vessels coming from or sailing to Maldives or Colombo.

2.4. In this backdrop, the TPT has requested to insert the following provisions as Schedule 2.7. – Anchorage fees in its Scale of Rates:

The following charges shall be levied as anchorage fee for stay of vessel (ship or steamer, sailing vessel, tugs, launches or other marine crafts) in the port waters within the notified port limits:

Sr. No.	Particulars	Rate applicable.
(i).	For stay of vessel in any area inside the harbour basin but without occupying any of the berths / jetties either individually or by means of double banking	Half of the berth hire charges as applicable as per Schedule 2.4.1 and 2.4.2. of the Scale of Rates.
(ii).	For stay of vessel in any area outside the harbour basin and within the notified Port Limits of Tuticorin Port Trust.	One fourth of the berth hire charges as applicable as per Schedule 2.4.1 and 2.4.2 of the Scale of Rates.
	The applicable berth hire charges shall be with the element of rebate applicable to non-provision of wharf crane in berths as per note (4) below Schedule 2.4.2.	

Exemptions

The above anchorage fees shall not be levied in respect of the following vessels:

(i). **For vessels from/to Maldives**

For vessels coming from or sailing to Maldives for loading/discharging of cargo, no anchorage charges would be levied.

(ii). **For vessels from/to Colombo**

For vessels coming from or sailing to Colombo, anchorage charges would accrue for stay beyond 48 hrs. at the anchorage. The exemptions available are as follows:

(a). *Vessels which use anchorage for not more than 48 hours from the time of arrival of the vessel and if it is more than 48 hours, it is due to non-availability of berths / jetties.*

(b). *Vessels which after having loaded/unloaded cargoes in any of the berths / jetties in the Port stay in Port Waters for not more than 48 hours after pilot disembarked from the vessel on completion of the pilotage act.*

(c). *Vessel which handle cargoes in the Port through transhipment or through barges in mid-stream and which sail out of the Port limits within 48 hours of completion of the said handling.*

(iii). **For other Vessels**

(a). *Vessels which use anchorage for not more than 24 hours from the time of arrival of the vessel and if it is more than 24 hours, it is due to non-availability of berths / jetties.*

(b). *Vessels which after having loaded/unloaded cargoes in any of the berths / jetties in the Port stay in Port Waters for not more than 24 hours after pilot disembarked from the vessel on completion of the pilotage act.*

(c). *Vessels which handle cargoes in the Port through transhipment or through barges in mid-stream and which sail out of the Port limits within 24 hours of completion of the said handling.*

3.1. In accordance with the consultative procedure prescribed, the proposal of the TPT was forwarded to the concerned user organisations for their comments.

3.2. A copy of the comments received from the users were forwarded to the TPT as feedback information/ comments. In response, the TPT has furnished its comments.

4. A joint hearing in this case was held on 19 February 2004 at the TPT premises. At the joint hearing, the TPT and the port users have made their submissions.

5. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details are also available at our website www.tariffauthority.org

6. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The existing Scale of Rates of TPT does not provide for levy of anchorage fees. The proposal is, therefore, for introduction of a new charge at the TPT. This charge may be new at TPT but the practice of charging vessels for stay at anchorages falling within port limits is not new at many other Indian ports. This fee had been earlier specifically approved at other major ports. That being so, this Authority is inclined to approve the proposal of the TPT for introduction of an anchorage fee.
- (ii). Users have challenged the proposed fee for a primary reason that the port does not provide any services to vessels at anchorages. While direct services for any vessel operations may not be provided by port at anchorage points, it is necessary to view the issue from the angle of port's responsibility as conservator which undoubtedly extends to the whole area within the notified port limits including the anchorage points falling therein. The port's arguments about its responsibility for security at anchorage points as required by ISPS code deserves to be admitted. And, the port's concern about discouraging cluttering of anchorage points cannot be dismissed lightly. Ports cannot be a free parking space for vessels. If vessels choose to stay at anchorage, they have to pay. Besides, the revenue from the proposed fee, as pointed out by the TPT, will only go to offset part of the expenditure incurred on port conservancy which means the other relevant main tariff items may bear the burden to a lesser extent, however, small may be the quantum. The principle of 'user pays' must be borne in mind.
- (iii). The anchorage fees prescribed for various anchorage points at the Mumbai Port Trust and at the Mormugao Port Trust are separate GRT based rates. The TPT in the instant proposal has, however, linked the proposed anchorage fee with berth hire charge. It has proposed 50% of the applicable berth hire for stay of vessels inside the harbour but without occupying any of the berths/jetties and 25% of the applicable berth hire for stay of vessel outside the harbour basin but within the notified port limits. The port has drawn reference to anchorage fee prescribed at the Chennai Port Trust (CHPT) and the Visakhapatnam Port Trust (VPT) in support of its proposal. In this context, it may be stated that anchorage fee is prescribed at 50% and 25% of the berth hire at the CHPT since it was an agreed proposal with the port and the users as reported by the CHPT. As correctly pointed out by the Shipping Corporation of India (SCI) and Tuticorin Steamer Agent's Association (TSA), the position in this regard at all major ports should be taken into account instead of basing the decision only on the rates existing at the CHPT. The anchorage fee proposed by the TPT, however, is found to be high in comparison to the anchorage fee at some of the major ports which varies between the 10% to 20% of the berth hire at the Visakhapatnam Port Trust for general cargo vessels upto 20 days to 25% of the berth hire at Kolkata Port Trust. In view of the position obtaining at the other major ports, this Authority is inclined to prescribe anchorage fee at the TPT at 25% of the berth hire for stay of vessel inside the harbour and 10% of the applicable berth hire for stay of vessel outside the harbour basin but within the notified port limits. This will only be an interim arrangement. The TPT is advised to propose separate GRT based rates with reference to the location of the anchorage, depth available thereat, etc., without linking it with berth hire charges at the time of the next general revision of its Scale of Rates.
- (iv). The port has proposed to exempt levy of anchorage fee for vessel's stay at anchorage due to non-availability of berths/ jetties, stay of vessel for less than 24 hours after pilot has disembarked and in case of vessels engaged in transhipment operation which sail out within 24 hours on completion of operation. The port has proposed to exempt the vessels coming from or

- sailing to Maldives for loading/ discharging cargo from levy of anchorage fee and the vessels coming from and sailing to Colombo are relaxed for stay upto 48 hours. These exemptions are proposed based on the commercial judgement of the port and since no users have raised any objection to the exemptions proposed by the port, this Authority has no reservation to approve the proposal.
- (v). The Tuticorin Steamer Agent's Association (TSAA) has highlighted a difficulty of Steamer Agents in accounting for this payment to port in the case of vessels, stay at anchorage during the outward movement. As correctly pointed out by the port, the proposed charge is not a unique feature to be introduced at TPT for first time in India. This fee is already levied at many other ports. In any case, the issue raised is not relevant for the port but is to be settled between the vessel agent and his principal.

7.1. In the result, and for the reasons given above, and based on collective application of mind, this Authority approves the following insertion in the existing Scale of Rates of the TPT:

Schedule 2.7. – Anchorage fees in Chapter II – Vessel Related Charges:

"The following charges shall be levied as anchorage fee for stay of vessel (ship or steamer, sailing vessel, tugs, launches or other marine crafts) in the port waters within the notified port limits:..

Sr. No.	Particulars	Ceiling Rates.
(i).	For stay of vessel in any area inside the harbour basin but without occupying any of the berths / jetties either individually or by means of double banking.	25% of the berth hire charges as applicable as per Schedule 2.4.1 and 2.4.2 of the Scale of Rates.
(ii).	For stay of vessel in any area outside the harbour basin and within the notified Port Limits of Tuticorin Port Trust.	10% of the berth hire charges as applicable as per Schedule 2.4.1 and 2.4.2 of the Scale of Rates.
	The applicable berth hire charges shall be with the element of rebate applicable to non-provision of wharf crane in berths as per note (4) below Schedule 2.4.2.	

Exemptions

The above anchorage fees shall not be levied in respect of the following vessels:

(i). For vessels from/to Maldives

For vessels coming from or sailing to Maldives for loading/discharging of cargo, no anchorage charges would be levied.

(ii). For vessels from/to Colombo

For vessels coming from or sailing to Colombo, anchorage charges would accrue for stay beyond 48 hrs. at the anchorage. The exemptions available are as follows:

- (a). Vessels which use anchorage for not more than 48 hours from the time of arrival of the vessel and if it is more than 48 hours, it is due to non-availability of berths/jetties.

(b). Vessels which after having loaded/unloaded cargoes in any of the berths/ jetties in the Port stay in Port Waters for not more than 48 hours after pilot disembarked from the vessel on completion of the pilotage act.

(c). Vessel which handle cargoes in the Port through transhipment or through barges in mid stream and which sail out of the Port limits within 48 hours of completion of the said handling.

(iii). For other Vessels

(a). Vessels which use anchorage for not more than 24 hours from the time of arrival of the vessel and if it is more than 24 hours, it is due to non-availability of berths / jetties.

(b). Vessels which after having loaded/unloaded cargoes in any of the berths/ jetties in the Port stay in Port Waters for not more than 24 hours after pilot disembarked from the vessel on completion of the pilotage act.

(c). Vessels which handle cargoes in the Port through transhipment or through barges in mid stream and which sail out of the Port limits within 24 hours of completion of the said handling."

7.2. The rate will be the ceiling level and the exemptions allowed will be the floor levels in line with the general policy decision already taken.

7.3. The amendment to the Scale of Rates will become effective after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India.

A. L. BONGIRWAR, Chairman
[ADVT. III/IV/143/2003-Exty.]